Suplemento de Página/12 Año 3 - Nº 128 - Domingo 28 de marzo de 1993

PUENTE COLONIA-BUENOS AIRES

En Buenos Aires casi nadie sabe de su existencia, pero el puente que unirá las dos orillas del Río de la Plata está en marcha. Mil millones de dólares de costo, 700 mil metros cuadrados de hormigón y cinco mil trabajadores movilizados durante cinco años es parte de lo que demandará esta obra faraónica que, para muchos, es innecesaria y plantea serios riesgos ambientales, especialmente sobre la costa uruguaya.

CRUCE PELIGROSO

Verde

ECOLOGISTAS URUGUAYOS

LA HORA DEL DEBATE

Para los ecologistas uruguayos el puente responde más a intereses de las grandes corporaciones constructoras que a genuinos intereses de integración regional, por lo que reclaman un amplio debate público en ambas orillas.

La Sociedad Ecológica San Gabriel (SESG) nació hace cuatro años cuando un grupo de vecinos de Colonia se reunió para reclamar por la declaración oficial de área protegida para una isla ubicada a una milla de sus costas y de la cual toman su nombre. Pero su preocupación actual es la de crear conciencia y opinión entre gobernados y gobernantes acerca de los riesgos que se asumen con la construcción de este proyecto. Desde 1991, la SESG ha publicado varios documentos. Algunas partes se transcriben a continuación:

"El proyecto no consiste simplemente en la construcción de un puente convencional que une dos orillas. Es algo que va mucho más allá: se contempla, además del paso de vehículos de pasajeros y de carga, la instalación de tuberías para la captación de agua destinada al abastecimiento de áreas urbanas, gasoductos, redes de comunicaciones telefónicas, de imágenes, de datos, con las tecnologías más avanzadas. Y todo se hará bajo un régimen de concesión en el que los gobiernos tendrán poco que decir una vez que esas concesiones se hayan concretado."

"Por otra parte, en ambas cabeceras los concesionarios de las obras dispondrán de corredores hacia los que convergerán las vías de acceso. En ellas podrán instalarse zonas industriales, áreas comerciales, espacios de recreación, de turismo y otros servicios cedidos a la iniciativa privada en forma casi irrestricta. Esos corredores tendrían un ancho de dos o más kilómetros y una longitud que aún no ha sido especificada."

Para la SESG este proyecto obedece más a intereses transnacionales que a genuinas necesidades de integración y comunicación entre la Argentina y Uruguay. "Es bien sabido que consorcios financieros internacionales muy poderosos tienen absoluta necesidad de proyectos de gran envergadura financiera y técnica que permitan la circulación de enormes masas de capitales, de tecnología muy avanzada y el consiguiente empleo de personal altamente calificado. El proyecto del puente se inserta en una estrategia global que explicaría la escasísima participación binacional que exhiben las propuestas iniciales, la ausencia manifiesta de las universidades de los dos países, la nula presencia de entidades locales o municipales a las que se informa tangencialmente y sobre todo, el inexistente debate público abierto y honesto en el espacio político del país."

"La dimensión demográfica —12 millones de habitantes concentrados en el área metropolitana de Buenos Aires contra apenas 300 mil habitantes que conforman los departamentos de Colonia, Soriano y San José—, la agresividad comercial y financiera del mercado argentino, la desigualdad del parque automotor, la escasez de áreas de esparcimiento y el alto costo de la tierra en las zonas residenciales del Gran Buenos Aires, harán que en pocos años las zonas más valiosas de Colonia y sus alrededores sean vendidas a una clientela ávida por esos recursos naturales, único patrimonio de los uruguayos. La población uruguaya, ante el vacío institucional y legislativo, será sustituida y desplazada a zonas distantes."

La sociedad reconoce que esta situación no es nueva, pero de construirse el puente, se agravaría. "A fines de 1991, un grupo de inversores argentinos compró una franja costera paralela al Río de la Plata con un ancho promedio de 700 m y 6 km de largo, con el único requisito legislativo del pago de la contribución inmobiliaria. Todo esto conducirá al cabo de unos años a una anexión física de Colonia y su área circundante, al área metropolitana de Buenos Aires."

En localidades del interior, una hectárea de tierra se valúa en unos 1500 dólares. Desde hace un tiempo las más próximas a la costa alcanzan los 8 mil.

"El Estado uruguayo no cuenta con medidas legislativas ni administrativas que regulen el mercado de la tierra, su uso y formas de explotación, y tampoco hay señales convincentes de que ello pueda ocurrir a corto plazo. Es necesario resaltar el carácter único de esta obra en todo el planeta. Esta circunstancia que siempre se pone de relieve para exaltar su magnitud, significa también que en caso de realizarse, tendrá un carácter altamente experimental en todo lo que sean sus consecuencias, más allá de la obra de ingeniería en sí misma."

El grupo ecológico San Gabriel ha enviado documentos a la Comisión Binacional, consultoras, municipalidades, organismos no gubernamentales. El material también está archivado en la embajada uruguaya en Buenos Aires. Y hasta el momento sólo ha servido para engrosar las carpetas de antecedentes. Nadie les dio ninguna respuesta.

PUENTE COLONIA-BUENOS AIRES

CAMINO NEGRO

Stella Maris Pussino

La decisión política ya está tomada. Antes de que termine el siglo, argentinos y uruguayos verán cruzar el puente Buenos Aires-Colonia sobre el Río de la Plata.

Aproximadamente mil millones de dólares, 700 mil metros cuadrados de hormigón y 5000 trabajadores movilizados durante cinco años serán necesarios para construir esta obra que —según la versión oficial— es indispensable en los planes de integración regional.

Más de 130 empresas de todo el mundo se mostraron interesadas en participar de la construcción de un puente que porteños y colonenses prácticamente desconocen. La oferta más atractiva de la futura licitación no sería el cruce fijo de 50 kilómetros entre ambas orillas, sino las construcciones complementarias que se implantarían en sus cabeceras. Autopistas, controles administrativos, shoppings, estaciones de servicio, complejos turísticos y deportivos, industriales, etcétera, que requerirían una extensión considerable en kilómetros cuadrados de tierra.

Mientras unos pocos sectores advierten los riesgos que supone la construcción de esta obra, tanto para el hombre como para su medio ambiente, hay quienes van haciendo su negocio. La inmobiliaria Achával, el ex ministro de Obras Públicas oriental, Jorge Sanguinetti, junto con otros consorcios, y Amalita Fortabat compraron cientos de hectáreas en la costa uruguaya, con sus infinitas arenas y una cantera de piedra incluida, lista para empezar a picar.

EL PUENTE SE CONSTRUYE

Aunque los rumores de la construcción del puente Buenos Aires-Colonia comenzaron a circular en 1886, cuando Sarmiento era presidente, fue recién en mayo de 1985 cuando los gobiernos de la Argentina y el Uruguay deciden crear la Comisión Binacional que sería la encargada de emprender los estudios y determinar la viabilidad de las obras.

Los estudios de prefactibilidad terminan en 1987 y concluyen que el puente es técnicamente viable. "Su construcción no plantea problemas especiales que no puedan ser solucionados por medio de procedimientos constructivos comunes para este tipo de obras."

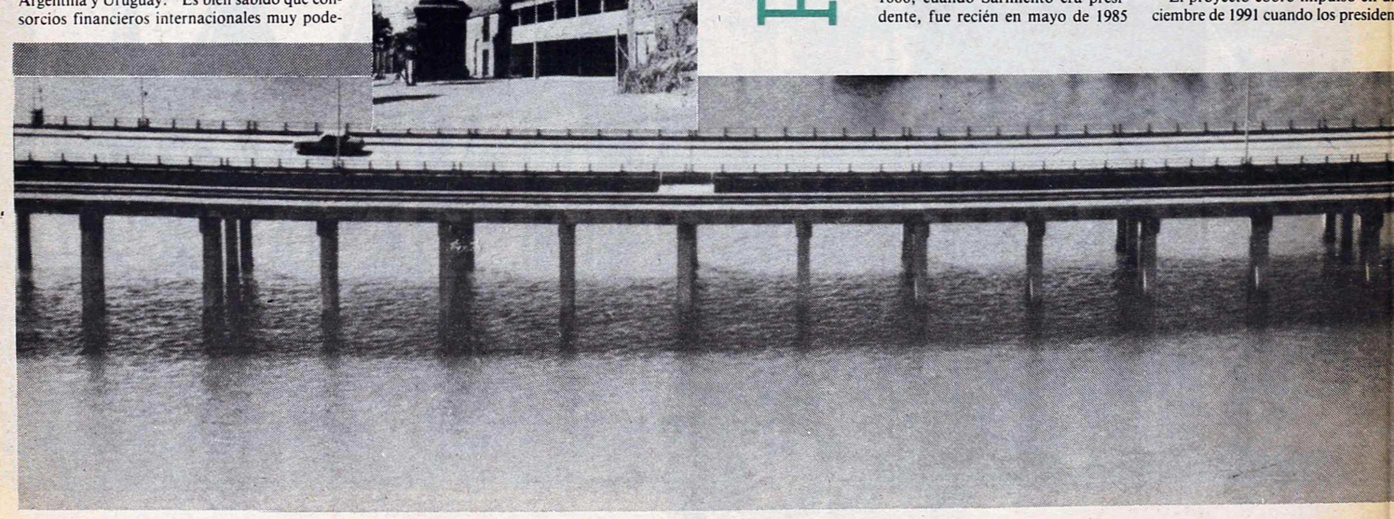
Se dice que el puente podría tener una extensión de entre 45 y 50 km, según las cinco opciones de traza que se han estudiado, alturas de hasta 50 m sobre el nivel del río en los tramos sobre los canales de navegación, y una distancia de hasta 300 m entre los pilotes de sostén, para facilitar el tránsito de buques de gran calado.

El estudio rescata, además, las experiencias "exitosas" en la construcción de obras similares conducidas por ambos países: el puente Fray Bentos-Puerto Unzué; el de Colón-Paysandú y la represa de Salto Grande.

El puente se construye: esta es la hipótesis de trabajo con que se hicieron los estudios de la Comisión Binacional —así como de otros muchos realizados especialmente en el Uruguay. Es precisamente este punto de partida el que cuestiona la Sociedad Ecológica San Gabriel, de Colonia, cuando se pregunta: "¿Es realmente tan necesario? Está probado que las grandes obras, por sí mismas no generan desarrollo de ningún tipo. Ejemplos como los de Salto Grande, el túnel subfluvial Hernandarias, el complejo Zárate-Brazo Largo, los dos puentes que atraviesan el Río Uruguay son pruebas contundentes de ello. Inclusive existen estudios que aseguran su subutilización. Entonces, ¿a quién le interesa que se construya este puente?"

LA GESTION OFICIAL

El proyecto cobró impulso en diciembre de 1991 cuando los presiden-



LA HORA DEL DEBATE

ECOLOGISTAS URUGUAYOS

Para los ecologistas uruguayos el puente responde más a intereses de las grandes corporaciones constructoras que a genuinos intereses de integración regional, por lo que reclaman un amplio debate público en ambas orillas.

La Sociedad Ecológica San Gabriel (SESG) nació hace cuatro años cuando un grupo de vecinos de Colonia se reunió para reclamar por la declaración oficial de área protegida para una isla ubicada a una milla de sus costas y de la cual toman su nombre. Pero su preocupación actual es la de crear conciencia y opinión entre gobernados y gobernantes acerca de los riesgos que se asumen con la construcción de este proyecto. Desde 1991, la SESG ha publicado varios documentos. Algunas partes se transcriben a continuación:

"El proyecto no consiste simplemente en la construcción de un puente convencional que une dos orillas. Es algo que va mucho más allá: se contempla, además del paso de vehículos de pasajeros y de carga, la instalación de tuberías para la captación de agua destinada al abastecimiento de áreas urbanas, gasoductos, redes de comunicaciones telefónicas, de imágenes, de datos, con las tecnologías más avanzadas. Y todo se hará bajo un régimen de concesión en el que los gobiernos tendrán poco que decir una vez que esas concesiones se hayan concretado."

"Por otra parte, en ambas cabeceras los concesionarios de las obras dispondrán de corredores hacia los que convergerán las vías de acceso. En ellas podrán instalarse zonas industriales, áreas comerciales, espacios de recreación, de turismo y otros servicios cedidos a la iniciativa privada en forma casi irrestricta. Esos corredores tendrían un ancho de dos o más kilómetros y una longitud que aún no ha sido especificada."

Para la SESG este proyecto obedece más a intereses transnacionales que a genuinas necesidades de integración y comunicación entre la Argentina y Uruguay. "Es bien sabido que consorcios financieros internacionales muy poderosos tienen absoluta necesidad de proyectos de gran envergadura financiera y técnica que permitan la circulación de enormes masas de capitales, de tecnología muy avanzada y el consiguiente empleo de personal altamente calificado. El proyecto del puente se inserta en una estrategia global que explicaría la escasísima participación binacional que exhiben las propuestas iniciales, la ausencia manifiesta de las universidades de los dos países, la nula presencia de entidades locales o municipales a las que se informa tangencialmente y sobre todo, el inexistente debate público abierto y honesto en el espacio político del país."

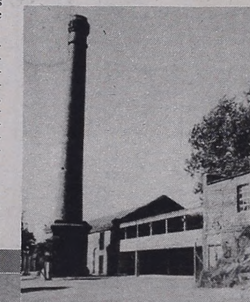
"La dimensión demográfica —12 millones de habitantes concentrados en el área metropolitana de Buenos Aires contra apenas 300 mil habitantes que conforman los departamentos de Colonia, Soriano y San José—, la agresividad comercial y financiera del mercado argentino, la desigualdad del parque automotor, la escasez de áreas de esparcimiento y el alto costo de la tierra en las zonas residenciales del Gran Buenos Aires, harán que en pocos años las zonas más valiosas de Colonia y sus alrededores sean vendidas a una clientela ávida por esos recursos naturales, único patrimonio de los uruguayos. La población uruguaya, ante el vacío institucional y legislativo, será sustituida y desplazada a zonas distantes."

La sociedad reconoce que esta situación no es nueva, pero de construirse el puente, se agravaría. "A fines de 1991, un grupo de inversores argentinos compró una franja costera paralela al Río de la Plata con un ancho promedio de 700 m y 6 km de largo, con el único requisito legislativo del pago de la contribución inmobiliaria. Todo esto conducirá al cabo de unos años a una anexión física de Colonia y su área circundante, al área metropolitana de Buenos Aires."

En localidades del interior, una hectárea de tierra se valúa en unos 1500 dólares. Desde hace un tiempo las más próximas a la costa alcanzan los 8 mil.

"El Estado uruguayo no cuenta con medidas legislativas ni administrativas que regulen el mercado de la tierra, su uso y formas de explotación, y tampoco hay señales convincentes de que ello pueda ocurrir a corto plazo. Es necesario resaltar el carácter único de esta obra en todo el planeta. Esta circunstancia que siempre se pone de relieve para exaltar su magnitud, significa también que en caso de realizarse, tendrá un carácter altamente experimental en todo lo que sean sus consecuencias, más allá de la obra de ingeniería en sí misma."

El grupo ecológico San Gabriel ha enviado documentos a la Comisión Binacional, consultoras, municipalidades, organismos no gubernamentales. El material también está archivado en la embajada uruguaya en Buenos Aires. Y hasta el momento sólo ha servido para engrosar las carpetas de antecedentes. Nadie les dio ninguna respuesta.



CAMINO NEGRO

PUENTE COLONIA-BUENOS AIRES

Stella Maris Pussino

La decisión política ya está tomada. Antes de que termine el siglo, argentinos y uruguayos verán cruzar el puente Buenos Aires-Colonia sobre el Río de la Plata.

Aproximadamente mil millones de dólares, 700 mil metros cuadrados de hormigón y 5000 trabajadores movilizados durante cinco años serán necesarios para construir esta obra que —según la versión oficial— es indispensable en los planes de integración regional.

Más de 130 empresas de todo el mundo se mostraron interesadas en participar de la construcción de un puente que porteños y colonenses prácticamente desconocen. La oferta más atractiva de la futura licitación no sería el cruce fijo de 50 kilómetros entre ambas orillas, sino las construcciones complementarias que se implantarían en sus cabeceras. Autopistas, controles administrativos, shoppings, estaciones de servicio, complejos turísticos y deportivos, industriales, etcétera, que requerirían una extensión considerable en kilómetros cuadrados de tierra.

Mientras unos pocos sectores advierten los riesgos que supone la construcción de esta obra, tanto para el hombre como para su medio ambiente, hay quienes van haciendo su negocio. La inmobiliaria Achával, el ex ministro de Obras Públicas oriental, Jorge Sanguinetti, junto con otros consorcios, y Amalita Fortabat compraron cientos de hectáreas en la costa uruguaya, con sus infinitas arenas y una cantera de piedra incluida, lista para empezar a picar.

EL PUENTE SE CONSTRUYE

Aunque los rumores de la construcción del puente Buenos Aires-Colonia comenzaron a circular en 1886, cuando Sarmiento era presidente, fue recién en mayo de 1985 cuando los gobiernos de la Argentina y el Uruguay deciden crear la Comisión Binacional que sería la encargada de emprender los estudios y determinar la viabilidad de las obras.

Los estudios de prefactibilidad terminan en 1987 y concluyen que el puente es técnicamente viable. "Su construcción no plantea problemas especiales que no puedan ser solucionados por medio de procedimientos constructivos comunes para este tipo de obras."

Se dice que el puente podría tener una extensión de entre 45 y 50 km, según las cinco opciones de traza que se han estudiado, alturas de hasta 50 m sobre el nivel del río en los tramos sobre los canales de navegación, y una distancia de hasta 300 m entre los pilotes de sostén, para facilitar el tránsito de buques de gran calado.

El estudio rescata, además, las experiencias "exitosas" en la construcción de obras similares conducidas por ambos países: el puente Fray Bentos-Puerto Unzué; el de Colón-Paysandú y la represa de Salto Grande.

El puente se construye: esta es la hipótesis de trabajo con que se hicieron los estudios de la Comisión Binacional —así como de otros muchos realizados especialmente en el Uruguay. Es precisamente este punto de partida el que cuestiona la Sociedad Ecológica San Gabriel, de Colonia, cuando se pregunta: "¿Es realmente tan necesario? Está probado que las grandes obras, por sí mismas no generan desarrollo de ningún tipo. Ejemplos como los de Salto Grande, el túnel subfluvial Hernandarias, el complejo Zárate-Brazo Largo, los dos puentes que atraviesan el Río Uruguay son pruebas contundentes de ello. Inclusive existen estudios que aseguran su subutilización. Entonces, ¿a quién le interesa que se construya este puente?"

LA GESTION OFICIAL

El proyecto cobró impulso en diciembre de 1991 cuando los presidentes Menem y Lacalle, reunidos en Maldonado, deciden acelerar el proceso del llamado a licitación internacional. "La modalidad elegida para esa construcción del proyecto será el régimen de concesión de obra pública con capital privado de riesgo."

Esta modalidad coincide con la recomendada por consultores del Banco Mundial: "El proyecto está concebido para ser totalmente financiado, construido y operado por el sector privado, a través de un concesionario. No significará ninguna obligación financiera directa o condicional para el sector público de ninguno de los dos países. Los beneficios para los inversores privados y la forma en que puedan captarse serán lo suficientemente grandes y atractivos como para justificar el proyecto. En otras palabras, los inversores deben ver una perspectiva de ganancia suficiente como para recompensarlos por el carácter de largo plazo de la empresa y por los numerosos riesgos que trae aparejados. En consecuencia, es importante que se estudie la manera de maximizar las ganancias generadas por el uso del cruce que el concesionario recolectará". El informe sugiere más adelante: "Que se estudie la forma para canalizar al concesionario una porción suficiente del valor aumentado de la tierra generado por el proyecto y se estudien las formas de minimizar los riesgos que enfrenten los inversores de manera de reducir componentes de prima de riesgo de sus ingresos".

Según la información vertida por la Comisión Binacional: "Los gobiernos prometen otorgar seguridades institucionales para dar máximas garantías a la participación del capital privado que posibiliten el mejor manejo de la concesión, pero no otorgarán avales ni asegurarán volúmenes de tránsito. Deciden que para hacer más atractivo el proyecto se podrán incluir en la concesión proyectos complementarios a la obra principal".

Los proyectos complementarios incluirían todo tipo de inversiones inmobiliarias y turísticas, carreteras anexas, nuevos centros urbanos, relocalizaciones, comercios, etcétera. Algunas versiones aseguran que hasta el Aeroparque de Buenos Aires, al ser éste uno de los lugares opcionales para la posible implantación de la cabecera del lado argentino, podría llegar a ser trasladado a una isla artificial en el Río de la Plata.

Las posibilidades son infinitas. Dependerán de la creatividad de los posibles consecionarios. Pero también de la extensión de tierras que se asignen para ellas. No se sabe quién tendrá competencia para hacerlo, ni qué leyes regirán las expropiaciones a ambos lados del río. Según el informe del Banco Mundial "los consultores (...) determinarán los efectos de captar para ellos y dejar a un lado una cantidad determinada de tierra, por ejemplo, 5 mil, 10 mil o 20 mil ha que el consecionario puede vender o utilizar en su totalidad o en parte. Se considerará la expropiación de la tierra existente así como la creación de nuevas tierras mediante el rellenado". Quizá sea este punto el que más hayan atendido quienes ya adquirieron tierras en los alrededores de Colonia.

Todavía no está definido por completo su diseño ni su traza, pero el puente Colonia-Buenos Aires ya generó un negocio y un impacto: varios grupos económicos adquirieron enormes parcelas de tierras en Colonia que en unos años se verán sometidas a expropiación.

TODO POR LA INTEGRACION

"La creación del MERCOSUR —presume la consultora de BM— así como otras tendencias económicas de la región hacen probable que en la próxima década y de allí en más, se produzca un significativo aumento de tránsito entre los países miembros. En consecuencia se están investigando las formas de satisfacer la demanda de transporte esperado. Una de esas maneras sería un cruce sobre el Río de la Plata."

Según la información proporcionada por la Comisión, en octubre del pasado año, el puente Buenos Aires-Colonia es apenas un tramo de 50 km en los 2274 proyectados para el corredor vial Buenos Aires-San Pablo, una autopista de alta velocidad en la que se asume que el puente de Buenos Aires-Colonia está construido. "La autopista San Pablo-Montevideo-Buenos Aires será parte del proyecto global estratégico para el desarrollo del Cono Sur del continente. Cuatro a seis pistas en cada sentido de circulación, bordeando la costa Atlántica, empalmarán con el monumental puente de 50 km que unirá Colonia con Buenos Aires."

La densidad del tráfico estudiada para ese corredor fluctúa fuertemente entre valores superiores a los 15.000 vehículos/día, en algunos tramos, y menos de 1000 en otros. La información acota que las mayores densidades se encuentran cerca de los grandes centros urbanos brasileños, San Pablo y Curitiba; las menores en Uruguay, al norte de Montevideo.

Las primeras reuniones oficiales con las empresas interesadas tuvieron lugar en setiembre del año pasado, en Buenos Aires. Más de 130 representantes de empresas constructoras, bancos y consultoras de diecinueve países del mundo se presentaron a la convocatoria de expresiones de interés. Los contactos con las empresas que solicitaron su espacio para reuniones individuales (Europistas, Camargo Correa, Grupo Dumez-Impregilo, Aberbretch-Cartellone, Queiros Galvao, Smith Barney, Iritecna, Ballast-Nedam Dredging, Coviares-Albano, Techint, Albano, Ica, Boygues, Dycasa, Aragón Constructora-Acindar, Loma Negra, Trafalgar House, McKee del Plata) "tuvieron como objetivo permitir una definición del proyecto del puente y de los proyectos complementarios lo más ajustadamente posible, de manera de atender los intereses de los países, proporcionando a su vez, una tasa de interés atractiva para el capital privado con niveles de riesgo controlables".

El cronograma establecido por la Comisión Binacional se viene cumpliendo casi a la perfección. El paso siguiente es la selección de una consultora, entre las seis provenientes de Japón, EE.UU., Francia, Holanda y Dinamarca, que ya fueron elegidas. La consultora tendrá, a partir de mayo de este año, un plazo de 14 a 18 meses para confeccionar el pliego para el llamado a licitación. Será ésta, además, quien determine la traza conveniente, el nivel estimativo del peaje y los costos de inversión que se necesitan. (Las estimaciones oficiales dan cuenta de una inversión de entre 800 y 1000 millones de dólares.)

Una vez seleccionado el concesionario se lo obligará a llevar a cabo todos los estudios que se requieran desde el punto de vista de ingeniería y financiero, diseño final y construcción del puente.

Dice el Banco Mundial al respecto: "No se puede evitar que un proceso de licitación para la concesión de construir, operar y transferir un proyecto tan grande y complejo como un cruce internacional sobre el Río de la Plata traiga aparejadas muchas sorpresas y dificultades. Nuestra intención, en consecuencia, fue diseñar un programa de actividades preinversión que pudieran minimizar tales riesgos. (...) Si el proceso se realizara adecuadamente no sólo reduciría las posibles sorpresas y dificultades de la selección y haría el proyecto más atractivo para las empresas candidatas, también contribuiría a la promoción nacional e internacional del cruce, ofreciendo una actividad útil en la cual podrían participar las empresas interesadas mientras se realizan los estudios de antecedentes".

Si el proceso se realizara adecuadamente ¿no habría que consultar a la población, en especial a la que sufrirá su impacto, si quiere que se construya el puente?

Una vecina de Colonia dijo a este diario: "La mayoría de los porteños creen que el puente se va a consturir a pesar de que la gente no lo quiera. Y entonces no hacen nada. Nosotros todavía creemos que algo se puede hacer. Somos una colonia en algunos aspectos, miramos más televisión argentina que uruguaya. Nuestros chicos creen que su presidente es riojano. Pero nosotros los conocemos bien, y aprendemos de ustedes. El pueblo uruguayo dijo que no a la privatización de los servicios telefónicos. En esto nos apoyamos para creer".

TRAZAS EN ESTUDIO

En la Argentina la alarma surge esencialmente en las provincias del Litoral, Corrientes y Entre Ríos. Para su dirigencia y su gente, el puente es una necesidad inventada. "La comodidad para entrar a Brasil a través del Uruguay."

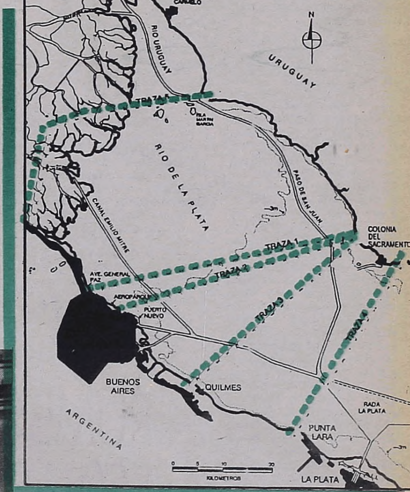
Para los pocos porteños que conocen el tema, en cambio, el puente es una realidad. Algunos sectores como, por ejemplo, la Sociedad Central de Arquitectos, por medio de su presidente, Julio Keselman, advierte la escasa difusión pública que hasta el momento ha tenido un tema tan trascendente y la poca participación que desde la gestión oficial se les ha dado. "Nuestra preocupación es saber qué va a pasar en Buenos Aires con la implantación de la cabecera del puente. De La Plata hasta Rosario, la zona es una sola mancha urbana. Más cerca o más lejos modificaría la fisonomía y el modo de vida de Buenos Aires. Queremos que no se cree una nueva situación de caos, que se prevean los impactos, que se tomen las medidas necesarias para ello, que se cause el menor perjuicio posible, al menor costo social. Nosotros no sabemos qué está haciendo la Comisión."

Porque otra de las preocupaciones porteñas es debatir cuál de las cinco trazas sugeridas es la más viable, dónde se implantará la cabecera argentina del puente y quién será el que tome la decisión final. Dos de esas opciones comprometen a la Capital Federal, una a la altura de la General Paz y la otra en el Aeroparque. Sin embargo, nadie puede informar de este tema en el Palacio Municipal (ver mapa).

Existen reparos en que una decisión de tal magnitud quede en manos de los concesionarios. Los costos de capital podrían variar ampliamente, dado que las longitudes del cruce de las distintas alternativas van desde los 40 a los 55 kilómetros. La generación de tránsito y, por lo tanto, las ganancias y los beneficios de los usuarios serían muy distintos en algunas de estas trazas. Además la selección de la traza para el cruce implica temas sociales y políticos de los cuales no es probable que las empresas candidatas invitadas tengan conocimiento.

Así, las voces que más se escuchan son las de los municipios de Tigre, Olivos, Quilmes y La Plata, seleccionados con las trazas sugeridas, además de Berazategui y San Isidro, que reclaman la llegada del puente dentro de sus límites. El interés es creciente. La Legislatura de la provincia ya declaró de interés provincial que el extremo argentino pase por Punta Lara.

La Comisión Nacional ha asegurado que serán los consultores seleccionados quienes estudien la factibilidad de cada una de ellas, y aunque "las grandes empresas intenten ejercer alguna influencia en la consultora, será la Comisión la que evalúe su sugerencia".



tes Menem y Lacalle, reunidos en Maldonado, deciden acelerar el proceso del llamado a licitación internacional. "La modalidad elegida para esa construcción del proyecto será el régimen de concesión de obra pública con capital privado de riesgo."

Esta modalidad coincide con la recomendada por consultores del Banco Mundial: "El proyecto está concebido para ser totalmente financiado, construido y operado por el sector privado, a través de un concesionario. No significará ninguna obligación financiera directa o condicional para el sector público de ninguno de los dos países. Los beneficios para los inversores privados y la forma en que puedan captarse serán lo suficientemente grandes y atractivos como para justificar el proyecto. En otras palabras, los inversores deben ver una perspectiva de ganancia suficiente como para recompensarlos por el carácter de largo plazo de la empresa y por los numerosos riesgos que trae aparejados. En consecuencia, es importante que se estudie la manera de maximizar las ganancias generadas por el uso del cruce que el concesionario recolectará". El informe sugiere más adelante: "Que se estudie la forma para canalizar al concesionario una porción suficiente del valor aumentado de la tierra generado por el proyecto y se estudien las formas de minimizar los riesgos que enfrenten los inversores de manera de reducir componentes de prima de riesgo de sus ingresos".

Según la información vertida por la Comisión Binacional: "Los gobiernos prometen otorgar seguridades institucionales para dar máximas garantías a la participación del capital privado que posibiliten el mejor manejo de la concesión, pero no otorgarán avales ni asegurarán volúmenes de tránsito. Deciden que para hacer más atractivo el proyecto se podrán incluir en la concesión proyectos complementarios a la obra principal".

Los proyectos complementarios incluirían todo tipo de inversiones inmobiliarias y turísticas, carreteras anexas, nuevos centros urbanos, relocalizaciones, comercios, etcétera. Algunas versiones aseguran que hasta el Aeroparque de Buenos Aires, al ser éste uno de los lugares opcionales para la posible implantación de la cabecera del lado argentino, podría llegar a ser trasladado a una isla artificial en el Río de la Plata.

Las posibilidades son infinitas. Dependerán de la creatividad de los posibles consecionarios. Pero también de la extensión de tierras que se asignen para ellas. No se sabe quién tendrá competencia para hacerlo, ni qué leyes regirán las expropiaciones a ambos lados del río. Según el informe del Banco Mundial "los consultores (...) determinarán los efectos de captar para ellos y dejar a un lado una cantidad determinada de tierra, por ejemplo, 5 mil, 10 mil o 20 mil ha que el consecionario pueda vender o utilizar en su totalidad o en parte. Se considerará la expropiación de la tierra existente así como la creación de nuevas tierras mediante el rellenado". Quizá sea este punto el que más hayan atendido quienes ya adquirieron tierras en los alrededores de Colonia.

Todavía no está definido por completo su diseño ni su traza, pero el puente Colonia-Buenos Aires ya generó un negocio y un impacto: varios grupos económicos adquirieron enormes parcelas de tierras en Colonia que en unos años se verán sometidas a expropiación.

TODO POR LA INTEGRACION

"La creación del MERCOSUR —presume la consultora de BM— así como otras tendencias económicas de la región hacen probable que en la próxima década y de allí en más, se produzca un significativo aumento de tránsito entre los países miembros. En consecuencia se están investigando las formas de satisfacer la demanda de transporte esperado. Una de esas maneras sería un cruce sobre el Río de la Plata."

Según la información proporcionada por la Comisión, en octubre del pasado año, el puente Buenos Aires-Colonia es apenas un tramo de 50 km en los 2274 proyectados para el corredor vial Buenos Aires-San Pablo, una autopista de alta velocidad en la que se asume que el puente de Buenos Aires-Colonia está construido. "La autopista San Pablo-Montevideo-Buenos Aires será parte del proyecto global estratégico para el desarrollo del Cono Sur del continente. Cuatro a seis pistas en cada sentido de circulación, bordeando la costa Atlántica, empalmarán con el monumental puente de 50 km que unirá Colonia con Buenos Aires."

La densidad del tráfico estudiada para ese corredor fluctúa fuertemente entre valores superiores a los 15.000 vehículos/día, en algunos tramos, y menos de 1000 en otros. La información acota que las mayores densidades se encuentran cerca de los grandes centros urbanos brasileños, San Pablo y Curitiba; las menores en Uruguay, al norte de Montevideo.

Las primeras reuniones oficiales con las empresas interesadas tuvieron lugar en setiembre del año pasado, en Buenos Aires. Más de 130 representantes de empresas constructoras, bancos y consultoras de diecinueve países del mundo se presentaron a la convocatoria de expresiones de interés. Los contactos con las empresas que solicitaron su espacio para reuniones individuales (Europistas, Camargo Correa, Grupo Dumez-Impregilo, Aberbretch-Cartellone, Queiros Galvao, Smith Barney, Iritecna, Ballast-Nedam Dredging, Coviares-Albano, Techint, Albano, Ica, Boygues, Dycasa, Aragón Constructora-Acindar, Loma Negra, Trafalgar House, McKee del Plata) "tuvieron como objetivo permitir una definición del proyecto del puente y de los proyectos complementarios lo más ajustadamente posible, de manera de atender los intereses de los países, proporcionando a su vez, una tasa de interés atractiva para el capital privado con niveles de riesgo controlables".

El cronograma establecido por la Comisión Binacional se viene cumpliendo casi a la perfección. El paso siguiente es la selección de una consultora, entre las seis provenientes de Japón, EE.UU., Francia, Holanda y Dinamarca, que ya fueron elegidas. La consultora tendrá, a partir de mayo de este año, un plazo de 14 a 18 meses para confeccionar el pliego para el llamado a licitación. Será ésta, además, quien determine la traza conveniente, el nivel estimativo del peaje y los costos de inversión que se necesitan. (Las estimaciones oficiales dan cuenta de una inversión de entre 800 y 1000 millones de dólares.)

Una vez seleccionado el concesionario se lo obligará a llevar a cabo todos los estudios que se requieran desde el punto de vista de ingeniería y financiero, diseño final y construcción del puente.

Dice el Banco Mundial al respecto: "No se puede evitar que un proceso de licitación para la concesión de construir, operar y transferir un proyecto tan grande y complejo como un cruce internacional sobre el Río de la Plata traiga aparejadas muchas sorpresas y dificultades. Nuestra intención, en consecuencia, fue diseñar un programa de actividades preinversión que pudieran minimizar tales riesgos. (...) Si el proceso se realizara adecuadamente no sólo reduciría las posibles sorpresas y dificultades de la selección y haría el proyecto más atractivo para las empresas candidatas, también contribuiría a la promoción nacional e internacional del cruce, ofreciendo una actividad útil en la cual podrían participar las empresas interesadas mientras se realizan los estudios de antecedentes".

Si el proceso se realizara adecuadamente ¿no habría que consultar a la población, en especial a la que sufrirá su impacto, si quiere que se construya el puente?

Una vecina de Colonia dijo a este diario: "La mayoría de los porteños creen que el puente se va a consturir a pesar de que la gente no lo quiera. Y entonces no hacen nada. Nosotros todavía creemos que algo se puede hacer. Somos una colonia en algunos aspectos, miramos más televisión argentina que uruguaya. Nuestros chicos creen que su presidente es riojano. Pero nosotros los conocemos bien, y aprendemos de ustedes. El pueblo uruguayo dijo que no a la privatización de los servicios telefónicos. En esto nos apoyamos para creer".

TRAZAS EN ESTUDIO

En la Argentina la alarma surge esencialmente en las provincias del Litoral, Corrientes y Entre Ríos. Para su dirigencia y su gente, el puente es una necesidad inventada. "La comodidad para entrar a Brasil a través del Uruguay."

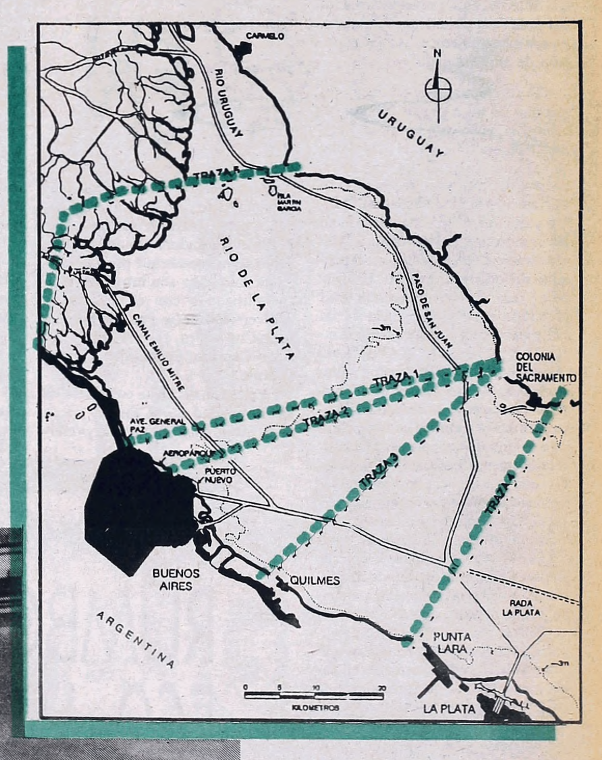
Para los pocos porteños que conocen el tema, en cambio, el puente es una realidad. Algunos sectores como, por ejemplo, la Sociedad Central de Arquitectos, por medio de su presidente, Julio Keselman, advierte la escasa difusión pública que hasta el momento ha tenido un tema tan trascendente y la poca participación que desde la gestión oficial se les ha dado. "Nuestra preocupación es saber qué va a pasar en Buenos Aires con la implantación de la cabecera del puente. De La Plata hasta Rosario, la zona es una sola mancha urbana. Más cerca o más lejos modificaría la fisonomía y el modo de vida de Buenos Aires. Queremos que no se cree una nueva situación de caos, que se prevean los impactos, que se tomen las medidas necesarias para ello, que se cause el menor perjuicio posible, al menor costo social. Nosotros no sabemos qué está haciendo la Comisión."

Porque otra de las preocupaciones porteñas es debatir cuál de las cinco trazas sugeridas es la más viable, dónde se implantará la cabecera argentina del puente y quién será el que tome la decisión final. Dos de esas opciones comprometen a la Capital Federal, una a la altura de la General Paz y la otra en el Aeroparque. Sin embargo, nadie puede informar de este tema en el Palacio Municipal (ver mapa).

Existen reparos en que una decisión de tal magnitud quede en manos de los concesionarios. Los costos de capital podrían variar ampliamente, dado que las longitudes del cruce de las distintas alternativas van desde los 40 a los 55 kilómetros. La generación de tránsito y, por lo tanto, las ganancias y los beneficios de los usuarios serían muy distintos en algunas de estas trazas. Además la selección de la traza para el cruce implica temas sociales y políticos de los cuales no es probable que las empresas candidatas invitadas tengan conocimiento.

Así, las voces que más se escuchan son las de los municipios de Tigre, Olivos, Quilmes y La Plata, seleccionados con las trazas sugeridas, además de Berazategui y San Isidro, que reclaman la llegada del puente dentro de sus límites. El interés es creciente. La Legislatura de la provincia ya declaró de interés provincial que el extremo argentino pase por Punta Lara.

La Comisión Nacional ha asegurado que serán los consultores seleccionados quienes estudien la factibilidad de cada una de ellas, y aunque "las grandes empresas intenten ejercer alguna influencia en la consultora, será la Comisión la que evalúe su sugerencia".



PROYECTO UNIVERSIDAD DEL DELTA



Con la firma de legisladores de los dos partidos mayoritarios, un proyecto de ley propone la creación de una casa de altos estudios especializada: Ciencias Ambientales, que integraría la Universidad Nacional del Delta.

AMBIENTALISTAS EN FORMACION

Por Javier Biasotti

Con la firma de varios legisladores del PJ y la UCR acaba de presentarse en la Cámara baja nacional un proyecto de ley que propone crear una universidad de ciencias ambientales que, por el sitio de su emplazamiento, recibiría el nombre de Universidad Nacional del Delta. De materializarse este propósito, la pretensión argentina de integrar el selecto grupo de los llamados países del Primer Mundo —al menos en este punto— podría tener cierto sustento, toda vez que no existen a la fecha antecedentes a nivel internacional de la existencia de universidades específicamente avocadas a la formación de ambientalistas.

"El tema ambiental reconoce como uno de sus aspectos fundamentales a la educación", dijo a **Página/12** el diputado por el peronismo bonaerense Juan Carlos Valcarcel, mentor del proyecto que ingresó al Parlamento el 17 de diciembre último y que luego de ser analizado en las comisiones de Educación y Medio Ambiente será tratado en el próximo período de ordinarias. El legislador recordó que la Agenda XXI acordada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo —CNUMAD '92— "incluye a la formación como necesaria, por eso a partir de allí surge la idea de crear la universidad para abordar la temática en forma amplia". Uno de los párrafos del citado documento sostiene que "los países, con la asistencia de organizaciones internacionales, organizaciones no gubernamentales y otros sectores, podrían reforzar o crear centros nacionales o regionales para la investigación y la educación interdisciplinarias en las ciencias del medio ambiente y el desarrollo, derecho y gestión de determinados problemas ambientales. Dichos centros podrían ser universidades o redes existentes en cada país o región, que promuevan la cooperación de la investigación y en la difusión de la información".

Para Valcarcel, "la amplitud de conocimientos, la ecumenización de la información, la ampliación de los medios de comunicación y, en definitiva, el conocimiento humano, necesitan de la segmentación particularizada de la enseñanza universitaria". La nueva casa de altos estudios "intentará lograr un equilibrio desde el punto de vista legal, físico, biológico o del desarrollo sustentable". Según el legislador, "estas universidades segmentadas que profundizan en un solo tema son muy nuevas", ejemplificando con el caso de la Universidad de la Paz, de San José de Costa Rica, cuyo rector es Rodrigo Carazzo, ex presidente costarricense.

La elección del Delta como sede de la universidad no es casual: "Esta zona es un símbolo para la preservación, porque en toda la geografía nacional es el lugar de mayor fragilidad ecológica. No tiene resistencia a las agresiones del medio por estar aún conformándose a través de sedimentos que conforman nuevas islas. Este territorio tan nuevo es destructible y vulnerable", explicó Valcarcel.

Para respaldar el emprendimiento, éste señaló que "tenemos previsto para marzo impulsar un movimiento comunitario" con el aporte de centros educativos y fuerzas sociales de la región del Tigre.

Consultado acerca del apoyo que el Ejecutivo nacional prestaría a esta aspiración, Valcarcel expresó que "el ministro de Educación conoce esta iniciativa desde que era diputado y descontamos que la apoya. Además, el subsecretario Mundet va a comenzar en breve a trabajar con nosotros para avanzar en el tema".

La iniciativa apunta a otorgar mayor envergadura y especificidad a la enseñanza de la temática ambiental en el nivel terciario. Haciendo eje en un análisis de la realidad universitaria que revela la existencia de varias disciplinas vinculadas al estudio del medio ambiente pero poco relacionadas entre sí, el proyecto de ley parte de una concepción integradora que postula la necesidad de agrupar carreras tales como Ordenamiento Ambiental, Educación Ambiental, Derecho Ambiental y Biodiversidad —todas ellas íntimamente vinculadas a la premisa del desarrollo sustentable— bajo la órbita de un único centro de altos estudios.

"La definición de las carreras a cursarse se debatirá en los ámbitos académicos, pero tendrá que ver con la formación de profesionales y técnicos que deberán desempeñarse en el futuro", manifestó Valcarcel. La demanda de cerebros especializados "en la medición de la polución, la operación de sistemas de saneamiento en empresas o la existencia de un hospital dedicado a la atención de enfermos de contaminación requieren de la existencia de nuevas disciplinas", abundó.

En los fundamentos de la iniciativa se consigna que con la puesta en marcha de la universidad se crearía "un ámbito adecuado para el estudio de soluciones alternativas de los problemas globales como la deforestación, la desertización y desertificación, el calentamiento global, la disminución de la capa de ozono, el desarrollo de la biotecnología y biodiversidad, o la adecuación de los procesos tecnológicos y productivos, actualmente contaminantes".

CONCURSO NACIONAL DE VIDEO

RUMBO A ECO VISION '93

Organizado por la Municipalidad de General Pueyrredón, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente y la Fundación Cultural Cine Arte Mar del Plata, se lanzó el Primer Concurso Nacional de Video Ecológico sobre Medio Ambiente, Eco Visión '93. La temática del concurso abarca tanto el medio ambiente urbano como el medio ambiente natural. Existen dos categorías de presentación —profesionales y aficionados— y en todos los casos la duración máxima de los trabajos no debe exceder los 30 minutos. Se pueden presentar hasta dos videos por cada realizador, siempre en formato VHS/PAL-N. La fecha de cierre de recepción de trabajos es el 30 de junio de 1993 y los informes, planillas de inscripción y bases del concurso deben solicitarse a Belgrano 2830 primer piso (7600), Mar del Plata, o telefónicamente al (023) 2-8283 o al fax (023) 4-8456.

"La idea del concurso —señaló Héctor Echechuri, subsecretario de Medio Ambiente marplatense— tuvo su origen en un análisis de la realidad evidenciada durante el desarrollo de la Eco Visión '92, principalmente en dos aspectos: la poca disponibilidad de material fílmico y de video sobre ecología y medio ambiente y, por otro lado, el enorme interés puesto de manifiesto antes y durante la realización de la muestra."